ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 20 zł rocznie, 10 zł półrocznie, 5,00 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 12 zł, zagranicą 18 zł; Półrocznie w kraju 6 zł zagranicą 9 zł, Kwartalnie w kraju 3,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier rocznie 16 zł, półrocznie 8 zł, kwartalnie 4 zł. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1928 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 4. **Rok wydania siódmy.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 31 stycznia 1928 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 202**



Dworzec Nadwiślański.

Poza wolną strefą najgłębsza przystań w porcie gdańskim. Wyposażona w krany 7-tonowe.

Czarne kolory.

Współwłaściciel znanej firmy maklerskiej i żeglugowej w Gdańsku Behnke i Sieg, p. W. Sieg, ogłosił w numerze pierwszym „Hansy“ z roku bieżącego sprawozdanie pod tytułem „Żegluga gdańska w roku 1927-ym ze szczególnem uwzględnieniem konkurencji polskiej.“

Autor pisze, że o ile z oficjalnej strony stale się zapewnia, że Rząd polski będzie czynił wszystko możliwe dla podniesienia Gdańska, to dla starego gdańszczanina nie odczuwa się niczego coby było korzystne dla interesów gdańskich, lecz że stoją wszyscy pod wrażeniem, że z polskiej strony usiłuje się ograniczyć według możności wszelkie stosunki handlowe ze staremi gdańskiemi firmami, o ile nie zawiesić ich zupełnie.

W rzeczywistości jednak dalej autor przyznaje olbrzymi wzrost ruchu w porcie gdańskim, wywóz w r. 1927 4 000 000 ton węgla, prócz tego rekordowej na Bałtyku ilości drzewa w postaci materjału tartego, kloców, kopalniaków, dębowych kloców i desek. Podkreśla również znaczny wywóz cementu oraz cukru.

Niewątpliwie więc Gdańsk korzystać musiał z tych olbrzymich ilości transportowych przez port gdański towarów. Autor jednak nie reprezentuje bynajmniej myśli handlowej, lecz się daje unieść rozważaniem politycznym. Chciałby zabronić firmom polskim otwierania filij w Gdańsku, na mocy tego, że filje te płacą za mało podatków, odbierając jednocześnie chleb firmom gdańskim (!?).

Wielkie koncerny węglowe, syndykaty fabryk wszelkiego rodzaju założyły w Gdańsku agentury albo ustanowiły polskich spedytorów, którym poleca się następnie zamówienia ich polskiej klienteli, podczas gdy się usiłuje jednocześnie pozbawić zajęcia stare gdańskie firmy. Jeśli więc pozornie (!!) ruch w Gdańsku niezwykle się podniósł, to z tego rozkwitu zasiedziałe firmy gdańskie mają bardzo mało, a Wolne Miasto również będzie miało korzyści z tego wielkiego ruchu, gdyż przecież łatwo można się tak urządzić, że dana agentura mało zarabia lub wcale nie zarabia nic, a więc niema żdnych podatków do zapłacenia.

Autor więc chciałby z jednej strony jaknajwiększego zajęcia ze strony polskiej dla firm gdańskich, z innej strony pragnąłby stosowania chińskiego muru nie pozwalającego kupcom, przemysłowcom, ekspedytorom i żeglugowcom polskim zakładania nawet filji w Gdańsku, gdyż jak wiadomo o prawdziwem zadomowieniu się w Gdańsku firmy polskie w obecnych warunkach nie może być mowy.

Na szczęście tendencyjne wywody starego współwłaściciela znanej gdańskiej firmy, która wielokrotnie jest dziś więcej zajęta jako firma maklerska aniżeli w czasach przedwojennych, zbija najlepiej fakt ożywionej konkurencji co do importu rudy szwedzkiej jaki się ujawnił pomiędzy Gdańskiem a Szczecinem. W niemieckich gazetach w Szczecinie wielokrotnie się podkreśla to wielkie poparcie jakie okazują Gdańskowi koleje polskie, obniżając taryfy kolejowe dla rudy znacznie poniżej własnych kosztów, wobec czego ruda importuje się dziś na niekorzyść Szczecina przez Gdańsk nietylko do Polski, lecz również do Czechosłowacji.

Istotnie tak jest: Polska ze stratami dla siebie popiera wwóz rudy przez Gdańsk, zapewniając powrotny ładunek dla statków wywożących węgiel, popierając rozszerzenie portu dla przeładunku towarów masowych, dając zatrudnienie nietylko starym maklerskim firmom gdańskim, lecz również licznym nowym maklerom gdańskim, którzy korzystają z celowo zwiększonego ruchu w porcie.

P. Sieg należy do pokolenia maklerów gdańskich, które jednak zbyt głęboko tkwi korzeniami w okresie 10-cio leci „przedwojennych“. Życie jednak wyrasta ponad „przedwojenną“ miarę i miejmy nadzieję, że ten sam p. Sieg, który jeszcze dziś jako makler, załatwiając statki polskie, jako armator przewożąc ładunki polskie i dla Polski, występuje politycznie w hamburskiem piśmie przeciwko Rzeczypospolitej, za lat kilka ujmie zagadnienia więcej handlowo, tak jak je ujmuje dziś już większość maklerów gdańskich — i jak je zawsze ujmowano ze strony polskiej, pragnąc jaknajenergiczniejszej i jaknajzgodniejszej współpracy Polski z Gdańskiem na polu gospodarczem.

Stocznia Gdyńska.

Prasę naszą obiegają pogłoski, często fantastyczne, o projektach stoczni, która ma powstać w Gdyni.

Tymczasem mało komu jest wiadome, że od pół roku z małych początków rozwija się bardzo pomyślnie i szybko warsztat pracy pod nazwą „Stocznia Gryńska“, która w najbliższej przyszłości zatrudniać będzie kilkaset robotników, będzie posiadała środki do dokowania okrętów do 3 000 ton nośności, a która już obecnie wykonuje bardzo skutecznie wszystkie naprawy na polskich i zagranicznych statkach podczas ich pobytu w Gdyni

Warsztaty mechaniczne dla naprawy okrętów i budowy mniejszych statków powstały w Gdyni w sierpniu ub. r. pod firmą „Nauta“. Wówczas objęły po skromnem przedsiębiorstwie dla naprawy kutrów p. Stodolskiego niewielką szopę długości 28 metrów obecni kierownicy i współwłaściciele stoczni bracia Andruszkiewicze. Inżynierowie Andruszkiewicze Witold i Zygmunt tak energicznie poprowadzili stronę techniczną i administracyjną nowego przedsiębiorstwa, że w krótkim czasie zamiast 8-iu robotników, których warsztat zatrudniał stale, mieli już pracę dla kilkudziesięciu robotników. Obecnie pracuje 147 robotników, przy czem warsztat pierwotny jest podłużony do 64 metrów i podłuża się go w chwili obecnej jeszcze o 30 metrów. Jednocześnie odbywają się roboty na statkach, a w szczególności gruntowna przeróbka dla żeglugi przybrzeżnej statku „Zagłoba“, na zamówienie Żeglugi Polskiej.

Prócz tego Stocznia Gdyńska uzyskała po południowej stronie molo południowego teren na budowę stoczni długości 140 frontu wodnego a 180 metrów szerokości wgłąb lądu.

Większe okręty jednak będą naprawiane i malowane w doku pływającym o nośności 3 000 ton, który zostanie sprowadzony z zagranicy na wiosnę.

Wykaz wykonanych dotąd robót świadczy chlubnie o dużej wydajności pracy Stoczni Gdyńskiej.

Do klientów stoczni dotąd należały: Urząd Marynarki Handlowej ze swemi promami i statkami, jak również promem przewozowym „Oksywie“, Żegluga Polska ze wszystkiemi swemi naprawami na statkach, które się odbywały w Gdyni, Polsko-Skandynawskie Towarzystwo z parowcami Robur i Robur II, wreszcie szereg statków zagranicznych, jak fiński statek Herakles, na którym uszczelniono kotły, szwedzki parowiec Helios, szwedzki parowiec Trio, oraz szereg innych statków, od kapitanów których stocznia posiada certyfikaty o starannem i celowem wykonaniu robót.

Prócz powyższych robót wykonane zostały roboty awaryjno-ratownicze, które zostaną i nadal prowadzone.

Podniesiono zatopiony w porcie gdyńskim prom węglowy, oraz wykonano szereg robót nurkowych. Obecnie sprowadzony został z Anglji kompletny i najnowocześniejszy sprzęt dla robót nurkowych.

Stocznia Gdyńska pertraktuje obecnie z towarzystwami asekuracyjnemi w sprawie podniesienia „Górnika“ i istnieje parwdopodobieństwo, że na wiosnę będzie prowadziła te prace.

Z powyższego widać, że w ciągu pół roku Stocznia Gdyńska zarekomendowała się jaknajlepiej, że wykazała swą zupełną żywotność, tak że obecnie z trudnością podołać może napływającym obficie zamówieniom, że z małych początków niewątpliwie powstaje przed nami właściwa stocznia portu gdyńskiego, która obsługiwać będzie wszystkie statki, zawijające do Gdyni aż do dokowania włącznie, oraz zdolna będzie budować statki do pewnej wielkości na przyznanym jej terenie.



Ładowanie węgla w wolnej strefie Nowegoportu przy pomocy dźwigów 7-tonowych.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Dokoła sprawy budowy obserwatorjum morskiego w Gdyni. Jak wiadomo, projektowane zostało już oddawna Obserwatorjum Morskie w Gdyni, które służyć ma celom badań naukowych na wybrzeżu, meteorologicznych, hydrograficznych, a w dalszym planie oceanograficznych i magnetycznych, lecz również, i to w głównej mierze dla obsługiwania potrzeb okrętów (przepowiednie pogody, radjogramy o stanie lodu, sprawdzanie map, regulowanie chronometrów, kompensacja kompasów okrętowych, podawanie sygnałów czasu itd.).

Zadaniom tym w skromnym zakresie sprostać powinien narazie Wydział Morski Państwowego Instytutu Meteorologicznego, który od kwietnia ub. r. mieści się w wynajętym gmachu w Gdyni. Przedtem Wydział Morski przez szereg lat znajdował się w Nowymporcie, wobec czego przeniósł się do Gdyni już jako rozwinięta i dobrze wpracowana placówka.

W tych dniach Wydział Morski zajął cały gmach, w którym się mieści tymczasowo, wobec czego może przynajmniej wykonywać skromny zakres swych dzisiejszych prac. Jednak, np. dla wyregulowania chronometrów brak odpowiedniego pokoju, gdzieby badane zegary się nie znajdowały pod wpływem pobliskiego pieca. Więc nawet Wydział Morski, o ileby miał wykonać wszystkie zadania, które mu stawią życie, toby musiał otrzymać znacznie rozleglejsze pomieszczenia.

Tymczasem kredyty na budowę gmachu obserwatorjum morskiego, instytucji o wiele większej, w którą przekształcić się ma Wydział Morski, są oddawna uchwalone, lecz budowa wciąż jeszcze nie jest rozpoczęta.

Jestto tembardziej dziwne, że w Gdyni wiele się buduje gmachów, na które faktycznie niema pieniędzy, lub jest tylko drobna część. W danym wypadku pieniądze mają „leżeć“, nic jednak nie słychać o tem, ażeby budowa miała być rozpoczęta w bieżącym sezonie. Istnieje niebezpieczeństwo, w takich warunkach, że powstanie obserwatorjum morskiego znacznie się opóźni.

Przykład Wolnego Miasta, które ponad miarę rzeczywistej potrzeby rozbudowało odpowiednią placówkę we Wrzeszczu, służącą dziś celom żeglugi i lotnictwa, wskazuje, że zwlekać w tym wypadku nie można, tembardziej, że statki obce będą musiały udawać się ze swemi potrzebami, których załatwienie wymagałoby większych zabiegów, do Gdańska, pozostając pod wrażeniem, że w Polsce danych sprawdzeń, lub badań, albo informacyj otrzymać nie można.

Podziękowanie szwedzkiego statku dla Wydziału Morskiego. Kapitan szwedzkiego parowca „Nora“, który ładował w Gdyni, złożył podziękowanie Wydziałowi Morskiemu P. I. M. w Gdyni za dostarczenie bardzo poglądowych i dokładnych map o stanie lodu na Bałtyku, wydawanych przez Wydział Morski. Mapy te mają, według kapitana szwedzkiego, być lepszemi od jakichkolwiek inych map o stanie lodu na morzu, wydawanych gdziekolwiek na Bałtyku.

Pierwszy z kupionych wielkich statków handlowych przybędzie do Gdyni już w kwietniu. Z dwóch zakupionych przez Żeglugę Polską w Anglji wielkich parowców towarowych pierwszy przybędzie do Polski już w kwietniu, drugi zaś w cztery miesiące później. Są to statki o nośności 5 000 ton każdy, zupełnie nowe, dopiero wykańczane. Na pierwszym z obu statków ustawiane są obecnie maszyny, poczem rozpoczną się próby. Oba statki przeznaczone są do komunikacji z portami morza Śródziemnego, oraz, w razie potrzeby, Południowej Ameryki, lub Dalekiego Wschodu.

Roboty portowe w Gdyni. Z właściwych robót portowych prowadzi się obecnie tylko pogłębianie, oraz budowę kesonów. W basenie pracują dragi nr. XIII i „Gauda“. Wydobyta przed kilkoma dniami draga „Normaliseering“ została odholowana do Gdańska dla naprawy.

Holownik „Tur“ dla portu gdyńskiego wciąż jeszcze nie odebrany. Pilnie potrzebny dla portu gdyńskiego holownik „Tur“ wciąż jeszcze nie jest odebrany ze Stoczni Gdańskiej. Po dwukrotnych próbach komisja odbiorcza zarządziła nowe próby, które mają udowodnić, że statek odpowiada warunkom zamówienia. — Holownik „Tur“, długości 32 metry, siła maszyn 350 KM. ma służyć do pomocy holownikowi „Ursus“ przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu statków z portu w Gdyni.

Transporty ryżu przez Gdynię. Parowiec „Victor“ przywiózł znów 330 t. ryżu z Hamburga. Na razie przemiał ryżu odbywa się w młynach Wicherta w Starogardzie, wkrótce jednak uruchomiona będzie budująca się łuszczarnia ryżu przy basenie wewnętrznym. Gmach czteropiętrowy już jest wyprowadzony pod dach.

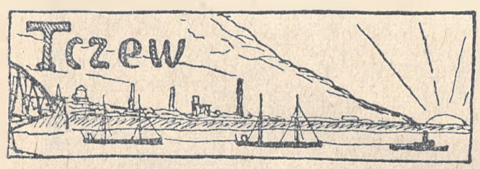
Ruch portu gdyńskiego w trzeciej dekadzie stycznia. W ostatniej dekadzie stycznia do portu gdyńskiego zawinęły 23 statki morskie o łącznej ładowności 17 667 ton, w tej liczbie 21 parowców i 2 motoorwce. Co do narodowości statków było: polskich 3, szwedzkich 11, niemieckich 4, norweskich 3, duńskich i łotewskich po 1. Ładunku na wejściu jak zwykle było mało: przywiozły ryż 2 statki w ilości 561 t. i 1 statek wyładował 500 ton tomasówki, reszta (20 statków) zawinęło w stanie próżnym — Na wyjściu

zanotowano 24 statki o łącznej ładowności 17 322 ton rej. netto, w tej liczbie 22 parowce i 2 motorowce. Co do narodowości statków na wyjściu było: polskich 1, szwedzkich 15, niemieckich 4, norweskich 2, duńskich i łotewskich po 1. W stanie próżnym odpłynęły 3 statki (ciekawe, że były to właśnie statki, które nadeszły z ładunkiem), 21 zaś wzięło węgiel, w rekordowej ilości 40 860, 5 ton, w tem 1 514 t. węgla statkowego.



Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień. W ostatnim tygodniu ruch portowy na wejściu znów się ożywił, wobec czego port się napełnił statkami. Przybyło do portu 113 statków morskich, w tej liczbie 99 parowców, 3 motorowce, 1 żaglowiec z mot., 4 holowniki, 5 lichtug morskich, 1 draga. Co do narodowości statków na wejściu było: polskch 7, gdańskich 0, duńskich 16, szwedzkich 35, niemieckich 32, angielskich 4, norweskch 3, łotewskich 6, włoskich, holenderskich, fińskich po 2, francuskich, litewskich, belgijskich, czeskosłowackich po 1. — Ze statków na wejściu 70 było próżnych, 23 z drobnicą, 8 z żelastwem, 3 z pasażerami i towarem 2 z rudą żelazną, oraz po 1: z węglem, fosfatem, saletrą, masą papierową, spirytusem, żużlem żelaznym, zbożem. — Na wyjściu było w tygodniu 99 statków w tej liczbie 97 parowców, 1 holownik, 1 motorowiec. — Co do narodowości statków na wyjściu było: polskich 1, gdańskich 1, duńskich 12, szwedzkich 29, niemieckich, 37, angielskich 4, norweskich 1, łotewskich 8, francuskich 3, litewskich 1, tureckich 1, jugosłowiańskich 1. — Ze statków na wyjściu było 40 z węglem, 20 z drobnicą, 16 z drzewem, 8 próżnych, 3 z cukrem, 3 z pasażerami i drobnicą, 4 z drzewem i drobnicą, oraz po 1: z fosfatem, z solą potasową, z solą, z podkładami, ze spirytusem, z superfosfatem. Przeładowano w tygodniu z kolei na eksport morzem: węgla 93 299 ton, drzewa 729 wagonów, zboża 158 wagonów, cukru 22 wag., innych towarów 839 wag. W imporcie przeładowano ze statków na kolei: rudy żelaznej 5 037 ton, żelastwa (złomu) 7,015 t., nawozów sztucznych 9 289 t., innych towarów 4 556 t. Wywóz węgla i drzewa jest znów bardzo ożywiony, w imporcie natomiast zanotować wypada zwiększenie dowozu drobnicy, jak również zwiększenie się dowozu morzem nawozów sztucznych i żelastwa (złomu) dla potrzeb hutnictwa. Dowozu śledzi solonych wcale nie było, a i dowóz zagranicznej świeżej ryby odbywał się wyłącznie koleją.

Ruch osobowy drogą morską był nieznaczny. Przyjechało 39 pasażerów, w tej liczbie z Hull 18, z Lipawy 18, z Kopenhagi 3. Wyjechało na statkach 157 pasażerów, w tej liczbie do Londynu 151 (przeważnie w dalszą drogę do Ameryki) i do Hull 6.



Pierwszy oficer „Tczewa“ ofiarą swego zawodu. Starszy oficer parowca „Żeglugi Polskiej“ „Tczew“ p. Leon Rusiecki, który wyładowywał materjały dla budowy okrętów w porcie londyńskim, spadł do bunkru (jamy węglowej) i dokonał pęknięcia czaszki. Stan rannego groźny. Parowiec „Tczew“ odszedł w dalszą podróż, pozostawiwszy rannego w Londynie.

Gorączkowa zamiana wieży przeładunkowej w Tczewie. Odbywa się tu obecnie z gorączkowa szybkością wobec obawy przed ruszeniem lodu na Wiśle zamiana konstrukcji wieży żelaznej przeładunkowej na silniejszą, gdyż zmontowana poprzednio okazała się za słabą. Przenośnik elektryczny o wydajności 300 t. węgla na godzinę, dla którego wieża służy jako oparcie, jest położony obecnie na pomoście palowym, który zostałby przez ruszenie lodu natychmiast podcięty. Praca więc odbywa się po 14 godzin na dobę i w tych dniach już zostanie zakończona.

Kanał wybagrowany w ujściu Wisły znakomicie się trzyma. Pomiary własne przeprowadzone w ujściu Wisły przez Towarzystwo Wisła-Bałtyk przy pomocy holownika „Foka“ wykazały, że przekopaną w zeszłym roku rynna kanału wjazdowego na Wisłę Morską pod Schiewenhorst znakomicie się trzyma. Na całej długości kanału — ok. 350 metrów — rynna wykazuje głębokości od 5, 5—7 metrów i tylko na odcinku dziesięciu metrów napotykają się głębokości około 5 metrów. Nieznacznym więc kosztem kanał może być doprowadzony do głębokości wystarczającej dla przeprowadzania statków do 5,5 metra zagłębienia przez ławicę do Wisły.

Żegluga Morska z Tczewa w przededniu nowego ożywienia. „Żegluga Wisła-Bałtyk, która czasowo uruchomiła swe statki z powodu trudności i nierentowności żeglugi zimowej z Tczewa sposobem holowania przygotowuje się energicznie do rozpoczęcia żeglugi. Stalowa wieża podtrzymująca taśmowy, poruszany elektrycznie przenośnik w porcie tczewskim dla ładowania węgla z szybkością 300 t. na godzinę, została już nanowo zmontowana. Znaki przezorowe i boje mają zaraz po przejściu lodów na Wiśle być ustawione w ujściu. Oczekiwany jest też ruch towarowy w kierunku Litwy i Prus Wschodnich drogami wodnemi, oraz zaopatrywanie statków w węgiel w ujściu Wisły.

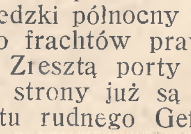
Rynek frachtowy.

Frachty pozostają na nadzwyczaj niskim poziomie. Frachty drzewne są do 35% niższe aniżeli w odpowiednim okresie zeszłego roku. Szczególnie niskie są frachty prompt (natychmiastowe). Frachty w kierunku morza Śródziemnego i Ameryki są nieco wyższe, lecz zaledwie opłacają eksploatację statków. Przy dalszych zafrachtowaniach i zafrachtowaniach na czas również uzyskuje się ceny niższe aniżeli w zeszłym roku. Przeciętnie przy frachtach czasowych otrzymuje się 3 pensy mniej na tonie w porównaniu do cen uzyskiwanych przez dany statek i na taki sam termin w zeszłym roku.

W Gdańsku ostatnio płacono za tarty materjał do Antwerpji i Ostendy 26 sh., do Londynu zaś 21 sh.

Ciekawe jest, że z północniejszych portów bałtyckich frachty drzewne stoją pod wpływem wysokich cen siana, które utrudniają dowóz zimowy drzewa (odbywa się sankami) do miejsc przeładunkowych.

W Laponji zapowiada się strajk robotników na kopalniach rudy, wobec czego szwedzki północny rynek rudny jako źródło frachtów prawdopodobnie odpadnie. Zresztą porty botnickie z szwedzkiej strony już są zamarznięte, aż do portu rudnego Gefle włącznie.



Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Sprawozdanie komitetu ekspertów, złożone do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

(Patrz NN. 29—42 z r. 1927 i NN. 1 i 3 z rb.)

Rozdział II.

Ramię wschodnio-zachodnie.

Trasa tego ramienia wynika w sposób oczywisty z systemu orograficznego i hydrologicznego Polski.

Przypominamy, iż miałaby się ona składać z Noteci skanalizowanej, kanału Bydgoskiego, Brdy, Wisły aż do Modlina, Bugu-Narwi w sposób naturalny żeglownej na całej swej długości, Bugu odpowiednio uregulowanego, Muchawca skanalizowanego, kanału Królewskiego przebudowanego i Prypeci uregulowanej.

Część rzek Polesia, górny Bug, Styr, będąc naturalnemi drogami żeglownemi, okaże się związana w ten sposób z Warszawą i z portami eksportowemi Polski.

Co do regulacji Bugu pomiędzy ujściami Narwi a Muchawca nie możemy być zbyt stanowczymi, gdyż nie przebyliśmy tej rzeki, jednak a priori zdaje się, że kanalizacja szczególnie byłaby wskazana dla tego odcinka rzeki Bugu.

Muchawiec powinien być ulepszony dla celów żeglugi przy pomocy kanalizacji.

Od 18-go wieku kanał Królewski łączy Muchawiec, Bug i Wisłę na zachodzie z Piną, Strumieniem i Prypecią a Dnieprem na wschodzie.

Kanał ten jest przy sprzyjających warunkach dostępny dla małych statków, kursujących pomiędzy Bałtykiem a morzem Czarnem. Jego rolą główną jest transport tratew z drzewem od Polesia do portu gdańskiego.

Droga wodna, która łączy w ten sposób Wisłę z Dnieprem, nie jest na wysokości wymagań nowoczesnych. Kanał ma wyłącznie proste, ruchome jazy, a żegluga wykonuje się przy pomocy spiętrzania i spuszczania wody. Na zboczu zachodniem działu wodnego dopływy Wisły: Muchawiec i Bug zaledwie podczas okresu wysokiej wody dostępne są dla statków kilkusettonowych. Na zboczu wschodniem działu wodnego dopływy Dniepru: Pina, Strumień i Prypeć, mimo iż ogólnie biorąc mają wystarczającą głębokość, przedstawiają duże trudności dla żeglugi normalnej wobec szybkości swej i dużej ilości krzywizn.

Regulacja tej drogi wodnej miałaby dwa skutki. Nietylko otworzyłaby ona obszerną połać Polski i Rosji żegludze wewnętrznej, lecz posłużyłaby do meljoracji dużych obszarów terenów błotnych.

Problem ten przedstawia się więc pod podwójnym kątem widzenia: transportowym i rolniczym. Strona transportowa wchodzi jako jedyna do treści niniejszego sprawozdania, strona rolnicza potraktowana jest w osobnej notatce.

Uważa się, że droga żeglowna, łącząca Wisłę i jej porty Gdańsk i Gdynię (a za pośrednictwem systemu zachodniego — Odrę) z Dnieprem i Morzem Czarnem, powinnaby spełniać trzy fundamentalne funkcje następujące:

Po pierwsze ta droga wodna, łącząc sieć wodną niemiecką z jedną z najważniejszych rzek rosyjskich, zrealizuje połączenie wodne pomiędzy Niemcami a Rosją i po wykończeniu Mittellandkanal'u powstanie połączenie pomiędzy Belgją, Holandją i Francją a Rosją. Droga wodna przez Polesie w ten sposób przyczyni się do stworzenia wielkiej arterji transeuropejskiej.

Po drugie Hinterland naturalny portów Gdańska i Gdyni byłby lepiej obsłużony aż do Ukrainy włącznie, a jednocześnie połączenie wodne między Ukrainą a Polską zostałoby zapewnione.

Po trzecie Polesie zostałoby ożywione przez żeglugę wewnętrzną nowoczesnego typu.

Według naszego zdania nie należy przeceniać doniosłości drogi żeglownej, ciągnącej się od Rosji przez Polskę i Niemcy aż do Europy zachodniej, ponieważ w wypadkach jedynie zupełnie wyjątkowych, np. blokady morskiej, taka droga mogłaby służyć do transportów przez całą jej długość, od końca do końca.

Istotnie, w warunkach normalnych towary drogie przewożone są głównie kolejami, dla innych zaś towarów przewóz morzem jest najekonomiczniejszy, mimo przeładunku i przedłużenia drogi.

Stąd wynika, że w normalnych warunkach kraje zachodnie: Francja, Belgja, Holandja nie będą mogły otrzymywać niczego z Rosji i z Polski tą drogą wodną.

Wartość takiej żeglugi wewnętrznej zawiera się nie w transportach przez całą jej długość, których realizacja jest zupełnie chimeryczną, lecz w szeregach transportów o długości większej lub mniejszej, a w każdym wypadku częściowych, na wyżej wymienionej drodze.

W ten sposób na drodze transkontynentalnej (morze Północne — morze Czarne) przez Polesie można znaleść np. znaczniejsze transporty z Rotterdamu ku Duisburgowi i ku wnętrzu basenu Ruhry, następnie transporty basenu Ruhry ku Wezerze (Brema) i Łabie (Hamburg) i prawdopodobnie z basenu Ruhry ku Berlinowi. Powstałyby też transporty z Hamburga przez Berlin dalej na wschód i transporty ze Szczecina ku Berlinowi. Dalej ku wschodowi Polska mogłaby skierować część swych produktów rolniczych i leśnych ku wschodniej części Niemiec, a Rosja mogłaby również wysyłać swe produkty do Niemiec. Przeciwnie, mało prawdopodobne jest, ażeby znaczniejsze transporty przechodziły przez szereg kolejnych „sekcyj" tej drogi, rozumiejąc pod słowem „sekcja" strefę kanałową, zawartą pomiędzy sąsiedniemi dwoma wielkiemi ośrodkami produkcji i spożycia.

Jedyne transporty międzynarodowe na tej drodze wodnej, a które mogłyby interesować Polskę, są następujące:

a) Przewozy tranzytowe Niemcy—Rosja i Rosja—Niemcy.
b) Przewozy z Rosji ku portom Gdańska i Gdyni i odwrotnie.
c) Przewozy z Polski do Rosji z jednej strony i do Niemiec z innej strony i odwrotnie.

Przewozy oznaczone literą a) mają zaledwie wtórne znaczenie dla Polski. Istotnie, jedyne korzyści z takiego tranzytu dla Polski mogą składać się z wpływów z opłat dla rządu i z zysku dla taboru rzecznego polskiego, jeśli on przyjmie udział w tym tranzycie.

Przewozy oznaczone literą b) są już więcej interesujące dla Polski, zwiększając objętość wymiany pomiędzy portami Gdańsk — Gdynia z jednej strony a ich „hinterlandem" polskim i ukraińskim z drugiej.

Ten wzrost aktywności portów ekonomicznie należących do Polski, będzie miał za skutek większy obrót handlowy, z którego będzie w mniej lub więcej bezpośredni sposób mieć korzyść Polska, chociażby za pośrednictwem filij gdańskich swych banków i swych domów handlowych. Zresztą porty powinny się odpowiednio zaopatrywać w środki techniczne, ażeby sprostać zadaniom, które stawia nowy ruch handlowy, a wszystkie czynności związane z nim skorzystają z tego uzupełnienia środków technicznych.

Wreszcie przewozy oznaczone literą c) interesują Polskę bezpośrednio i mają dla niej doniosłe znaczenie re-

alne. W każdym razie nie należy przeceniać znaczenia połączenia z Ukrainą. Niewątpliwie charakter produkcyj obu krajów, z wyjątkiem przemysłu i kopalń, jest prawie ten sam, skutkiem czego mało zostaje gatunków towaru, któreby umożliwiły ożywioną wymianę. Należy jednak wymienić węgiel polski, nawozy sztuczne i t. d. o przeznaczeniu do Rosji i rudy rosyjskiej, przeznaczonej dla przemysłu metalurgicznego polskiego Śląska. Przewozy te zresztą są uzależnione od wykonania projektowanego uregulowania Wisły powyżej Modlina.

Co zaś dotyczy komunikacji w kierunku Niemiec, to wymiana zawierać będzie import drzewa do Niemiec, oraz produktów rolniczych pochodzenia polskiego. Jeśli drzewo nieobrobione może spławiać się po Wiśle nieuregulowanej w tratwach, ażeby być sortowanem i obrabianem w Bydgoszczy i ładowanem następnie na statki rzeczne, to produkty rolnicze muszą być ładowane bezpośrednio na statki rzeczne, co jednak wymaga regulacji Wisły i jej dopływów.

Pozostaje zbadać ostatni wzgląd, dotyczący transportów wodnych, dla którego urządzenie drogi wodnej Bug-Prypeć może być słusznie żądane: otwarcie Polesia dla nowoczesnej żeglugi wewnętrznej. Polesie jest jednocześnie producentem i eksporterem drzewa. Przy pomocy środków bardzo prymitywnych udało się skierować znaczną ilość drzewa ku portom i wgląb Polski. Polesie wcale nie jest uprzemysłowione, brak produktów wszelkiego rodzaju jest tu jeszcze bardzo wielki.

Wydatki bezpośrednie wyłącznie dla ulepszenia dróg żeglownych, obsługujących Polesie, obciążając jedynie budżet państwa, nie wydają się uzasadnione. W rzeczywistości roboty, które miałyby być wykonane dla celów wyłącznych żeglugi, nie mogą być prowadzone w pełnym zakresie przed regulacją Wisły i Bugu.

Przeciwnie, jeśli technicznie jest możliwem uregulować nieznacznym kosztem istniejące drogi wodne, realizując równocześnie gruntowne melioracje dla celów rolnictwa, operacja ta może stać się bezpośrednio rentowną.

Tak się ma sprawa w wypadku z kanałem Królewskim i Prypecią, których regulacja pozwoliłaby osuszyć Polesie i zwiększyć jego produkcję w szerszych rozmiarach i, jako skutek tego, zwiększyć przewozy ilościowo.

Ten wzrost wymiany ze swej strony usprawiedliwi regulację Bugu i połączenie wodne Polesia z Wisłą.

W notatce osobnej zresztą wykazujemy, że osuszenie Polesia przez ulepszenie kanału Królewskiego zwiększy przepływ Bugu w suchej porze roku, co ułatwi przystosowanie jego dla celów żeglugi.

Rozdział III.
Inne projekty.

Oś hydrauliczna wschodnio-zachodnia z jednej strony, a Wisła uregulowana z drugiej, uzupełnione ostatecznie, jeśli to nastąpi, kanałem węglowym, będą stanowiły podstawę polskiej sieci żeglownej.

Ten system krzyżowy mógłby w przyszłości być uzupełniony przez regulację innych dróg żeglownych: połączenia Niemen—Prypeć, połączenia Wisła—Dniestr i przez uregulowanie rozmaitych dopływów Wisły i Prypeci.

Ze względów oczywistych możliwości finansowych należy rozpoczynać nowe roboty dopiero po wykonaniu programu, wyszczególnionego w rozdziałach I i II, bez czego wysiłki byłyby rozproszone i nie doszłoby się do żadnych korzyści. W każdym razie w sprawach dróg żeglownych należy iść za wskazaniami przyrody, unikać za wszelką cenę dróg w zupełności sztucznych i dążyć do wykorzystania dróg naturalnych.

Naprzykład połączenie pomiędzy basenem węglowym a Dniestrem zapewne musiałoby być wykonane nie w postaci kanału bez prądu ciągnącego się od stóp Karpat, rozwiązanie z pewnością pociągające, które jednak uważamy za zbyt kosztowne, lecz raczej przy pomocy Wisły skanalizowanej, przedłużonej Sanem skanalizowanym i połączonej z Dniestrem kanałem w miejscu działu wodnego.

Tak samo połączenie kanału węglowego od Łęczycy — z Warszawą, jak się zdaje, musiałoby być rozwiązane raczej przez kanalizację Bzury, aniżeli przez budowę kanału bezodpływowego.

Genewa, 25 listopada 1926 roku.

(Podpisali:) J. Case.
G. P. Nijhoff.
H. Watier.

Czem być powinny yachty krążownicze.

(Dokończenie.)

Zbiorniki dla paliwa powinny zawierać zapas jego na 24 godziny i winny być tak umieszczone, ażeby można było zawsze sprawdzić ich szczelność.

O ile na pokładzie zaprowadza się elektryczność, to wszystkie przewody powinny być w błonie ołowianej, ażeby uniknąć krótkich spięć wywoływanych przez wilgoć. Najlepszym woltażem jest: 32 wolty.

Należy dbać, ażeby lampy były pomieszczone w miejscach najmniej narażonych na wstrząsy.

Studnia łańcuchowa najczęściej pomieszczona jest w samym przodzie, przed pomieszczeniem, znajdującem się przed masztem. Jest to poważna omyłka: należy urządzać studnię łańcuchową tuż przed samym masztem, gdyż przy wciągniętym łańcuchu, a więc podczas ruchu yachtu, przy takiem umieszczeniu ciężaru łańcucha wygrywa się na zdolności yachtu wznoszenia się na falę i nawet na jego zwrotności.

W sprawie krążowniczej jolki wypowiada się na łamach niemieckiego pisma „Die Yacht" z dnia 14 stycznia b. r. inżynier okrętowy A. Tiller. Jak wiadomo, jolą w odróżnieniu od yachtu nazywamy łódź o ruchomym kilu, pod względem zaś ożaglenia jole mało się różnią od yachtów, są jednak znacznie mniejszych wymiarów, wobec czego ożaglenie jest mniej podzielone, t. zn. żagli jest mniej.

Jole właściwie powstały dla żeglugi rozrywkowej na mniejszy dystans na jeziorach i rzekach, oraz na wodach przybrzeżnych. Ich zaletą jest możność podniesienia kilu i przejścia przezto przez miejsca niegłębokie.

Już oddawna rozważano problem zastosowania jol w żegludze morskiej na większej odległości. Poszczególne jole odbyły śmiałe podróże morskie jak np. podróż polskiego sportowca Szwykowskiego w roku 1926-ym ze Stralsundu do Kopenhagi (podróż drogami wewnętrznemi Warszawa—Stralsund nie przedstawiała wyjątkowych trudności), podróż miniaturowej joli „Vega" kapitana Prószyńskiego z Gdyni na wyspę Ruden koło Rugji. Z niemieckich jolek „Zulejka" 5-cio metrowa z drewnianym mieczem odbyła podróż ze Stralsundu do Norwegji.

Przykłady te wskazują, że jole nawet mniejszych rozmiarów mogą odbywać podróże morskie.

Zachęca to do konstruowania nieco większych joli typu krążowniczego, dla podróży rozpoczynających się na rzekach, a nabierających właściwego sobie „pełnego charakteru" podróży morskiej dopiero po opuszczeniu dróg wewnętrznych. Dla takich podróży nadaje się typ joli-krążownika, która ma już właściwy kil, lecz niezbyt głęboki i z tego kilu dopiero wypuszcza

się dodatkowy kil mieczowy, wysuwany, który nadaje łodzi dodatkową stateczność na głębokiej wodzie, w warunkach, gdy łódź jest narażona na większe działanie wiatru i fali, na wewnętrznych zaś wodach wystarcza niegłęboki stały kil.

Do tego typu joli krążowniczej należy jola „Rybitwa", na której harcerze morscy z Poznania odbyli w roku 1927-ym podróż na zlot harcerstwa morskiego drogą Poznań, via Stralsund, do Kopenhagi.

„Rybitwa" została zbudowana przez stocznię W. Urbaniaka w Poznaniu. Nieco odmienne rozwiązanie zastosował znany konstruktor łodzi E. Bryzemejster w Warszawie na łodzi „Szkwał" o 30 m² ożaglenia. Przed wyjazdem na morze jola tego typu przyśrubowuje sobie w podniesionym z wody stanie płytę żelazną, czasowy kil dla podróży morskiej, który może być następnie łatwo zdjęty przy powrocie na drogi wewnętrzne. Dla takich sportowców, którzy żeglują na wodach o ograniczonej głębokości w znacznem oddaleniu od morza, jak np. w miastach nad rzekami położonych, przyśrubowanie kilu przy wyjeździe na morze jest rozwiązaniem bezwarunkowo lepszem, gdyż pozwala na większe bezpieczeństwo na morzu, i zwalnia łódź od dodatkowego ciężaru i urządzenia nieczynnego przez cały okres pływania wewnętrznego.

Prócz tego kil stały przyśrubowany pozwala takiej łodzi być jolą na drogach wewnętrznych, a yachtem na morzu, gdy tymczasem system joli krążowniczych z wysuwanym dodatkowym mieczem stanowi typ statków, które na wodach wewnętrznych są yachtami, bo posługują się wyłącznie stałą częścią kilu, a na morzu jednak są jolami, a więc konstrukcja ich chybia celu.

Niemniej jednak wywody doświadczonego niemieckiego konstruktora tego typu joli-krążowników zasługują na szczególną uwagę, tembardziej, że typ ten już zdobył sobie prawo obywatelstwa w Niemczech w o wiele większym stopniu aniżeli w innych krajach. Pierwsze jole-yachty pojawiły się na Renie w okolicy Kolonji, obecnie istnieją dziesiątki a może i setki tego rodzaju „jol krążowniczych".

Konstruktor niemiecki poprostu rozumie pod jolą krążowniczą typ o kombinowanym kilu nawpół stałym, nawpół wysuwanym, jednak, jak widzimy na przykładzie „Szkwału", możliwy jest również inny typ „joli krążowniczej" o wyższych zaletach morskich i dogodniejszy dla wód wewnętrznych.

Autor obrazowo opisuje pierwotną abnegację względem joli krążowniczych w sportowem społeczeństwie niemieckiem. Dopiero 5 lat temu autor sprojektował pierwszy udatny krążownik-jolę „Lorm". P. Tiller przytacza jej przekroje i plan ożaglenia. Miała ona 6,5 m. długości, 2,22 m. szerokości, zanurzenie 0,50 m. bez miecza. Kilu stałego jeszcze prawie że niema, występuje on dopiero z dna za linją owręża głównego, w rufowej części. Powierzchnia żagli joli „Lorm" — głównego i wiązaka, wynosiła 23 m. kw.

Obecnie autor wysuwa dwa sprojektowane przez siebie typy joli krążowniczej, oba z dość silnie już wystającym kilem stałym. Jeden, długości 7,5 m. „dla wewnętrznych wód i morza" ma mniej wystający kil stały (zanurzenie ze schowanym mieczem 0,65 m., z mieczem 1,53 m.), drugi, długości 8 m., nazwany przez niego jolą krążowniczą brzegową, jest raczej przeznaczony dla żeglugi na zalewach i na morzu.

Zanurzenie bez miecza wynosi u tego typu joli 0,90 m., czyli prawie tyle co u mniejszych yachtów kilowych, z mieczem zaś 1,72 m., co uważać można za zagłębienie bardzo znaczne, które widocznie ma zrekompensować niewystarczający ciężar dolnej części kilu.

Pierwszy typ ma 32 m² pola żaglowego, drugi — 38 m². Na drugim typie, jako większym i przeznaczonym do żeglugi w mniejszej bliskości brzegów przewiduje się wbudowanie niewielkiego motoru.

Oczywiście, jako jole krążownicze wszystkie trzy typy posiadają kajutę, największy zaś typ ostatni otrzymać ma nawet aż cztery koje, z których dwie się znajdują pod pokładem. Oczywiście, dla amatorów tego rodzaju wypoczynku.

Usiłowania niemieckie stworzenia typu joli „dla morza i rzeki", mimo pewnych wad sprojektowanych objektów i pewnego nadmiaru zalet czysto teoretycznych, niewygodnych w praktyce, wzbudzić powinny w nas jaknajwiększe zainteresowanie, gdyż nasze warunki bardzo przypominają warunki niemieckie.

Historycznie niemal każda żegluga wychodziła z rzek i wąskich zatok na morze. Usiłowania sportowców z głębi kraju dotrzeć na własnych objektach do morza i w miarę możności dalej po nim żeglować — są objawem zdrowym, organicznie związanym z budzącem się żywiołowem dążeniem ku stworzeniu własnej żeglugi.

Jole podróżnicze z punktu widzenia potrzeb sportowców w głębi kraju są objektem nadzwyczaj ciekawym i w każdym poszczególnym wypadku zrozumiałe jest dążenie sportowca, posiadającego objekt pływający na mniejszą wodę, zbudować objekt lepszy, nadający się również dla żeglugi na większej wodzie, wreszcie — na morzu.



Maklerzy gdańscy o opłatach portowych.

Jedna z poważniejszych firm maklerskich w Gdańsku zwróciła się z listem do „Danziger Zeitung" w sprawie braków techniki manipulacji portowej, przedłużającym przeładunek w porcie gdańskim.

Ciekawe uwagi firmy maklerskiej przedkładamy uwadze naszych czytelników.

„Wydatki portowe w porcie gdańskim, które jak wiadomo są znacznie wyższe aniżeli we wszystkich niemieckich i skandynawskich portach, doznałyby poważnego obniżenia, gdyby koszta za zajęcie miejsca przy nabrzeżu zostały zniżone w przeciwieństwie do istniejących obecnie przepisów, o ile te koszta spowodowane są przez nienadchodzenie na czas ładunku, lub częściowego ładowania, przez co parowiec powinien pozostawać przy nabrzeżu, lub w oczekiwaniu nadejścia ładunku stać obok innego statku, ładującego bezpośrednio przy nabrzeżu.

Powyższe przepisy, które pożądanemby było zmienić, idą nawet tak daleko, że przewidują pobieranie za postój w poszczególnych miejscach postojowych przy nabrzeżach w porcie gdańskim, za każde nieruchome stanie statku przy nabrzeżu w przeciągu conajmniej dwuch godzin podczas 8-io godzinnej zmiany roboczej 0,02 guldeny za m³ pojemności netto. Jeżeli np. statek przy ładowaniu na trzy zmiany w każdej ze zmian conajmniej 2 godziny z jakichkolwiek przyczyn stał bezczynnie, czy to na skutek manewrowania wagonów lub innych wypadków, to może się zdarzyć, że statkowi temu policzy się 3 razy po 0,02 guldeny a więc razem po 0,06 gld. za m³ pojemności netto, dodatkowo do opłaty postojowej przy nabrzeżu za dobę (24 godziny).

Nie jest możliwe znieść całkowicie opłaty za postój przy nabrzeżach, byłoby jednak wskazane znieść opłatę tę dla statków, które stoją obok in-

nych, bezpośrednio znajdujących się przy nabrzeżu statków, ponieważ w tym wypadku nabrzeże nie jest dodatkowo obciążone.

Prócz tego, według naszego zdania należy zniżyć obliczanie opłaty za postój przy nabrzeżu za każdą zmianę 8-o godzinną przy stanowiskach dźwigów ładunkowych, gdyż w tych wypadkach statki przeważnie bez własnego zawinienia podczas ładowania muszą być nieraz bezczynne.

Za każde przeciąganie statku przy pomocy pilota lub bez jego pomocy pobiera się opłatę za przeciąganie w wysokości 8 gld., która odpowiednio się powiększa dla statków ponad 1000 m³ netto ład.

Często jednak jest niezbędne, ażeby zapewnić statkowi zawczasu miejsce przy nabrzeżu, przejść na postój obok innego statku, który wkrótce zakończy ładowanie przy nabrzeżu, ażeby wówczas natychmiast zająć zwolnione miejsce przy nabrzeżu. Wówczas dany statek załadowany, nie mogąc natychmiast opuścić portu, przeciąga się na stronę dopiero przybywającego statku, ażeby umożliwić jemu natychmiastowe ładowanie w tem samem miejscu przy nabrzeżu. Często również koniecznem jest, ażeby statki przesuwały się podczas ładowania przy nabrzeżu, ażeby wytworzyć nowe miejsce dla nadchodzących statków przez zsuwanie się ciaśniej przy zajętem nabrzeżu. Za wszelkie tego rodzaju przesuwania, ktore wszak służą wyłącznie potrzebie ogólnego ruchu portowego i odbywania się jego bez tarć, statki muszą płacić wyznaczoną opłatę za przeciąganie w wysokości 8 guldenów (względnie więcej) za każde przeciąganie.

Uważamy wobec tego za racjonalne w interesie żeglugi, ażeby w przyszłości nie obliczano wcale opłat za przeciąganie w takich wypadkach, gdyż dzieje się ono więcej w interesie ruchu portowego aniżeli w interesie statków, ponieważ przy tem przeważnie odbywa się przeciąganie statków na zupełnie małej odległości.

Ponieważ przy zdarzającem się od czasu do czasu przepełnieniu portu gdańskiego często daje się odczuwać brak pilotów, byłoby pożądane, ażeby w takim wypadku statki otrzymywały poprostu pozwolenie przesuwać się bez pilota, aby przez dłuższe oczekiwanie na pilota nie doznawać zbytecznie straty czasu, lub też tracić prawo do swego miejsca przy nabrzeżu z powodu spóźnionego przesunięcia.

Byłoby pożądane, jako znaczne ułatwienie i poparcie dla żeglugi w porcie gdańskim, gdyby zaprowadzono utarty zwyczaj pracy na zmianę również przy ładowaniu cementu."

Skoro jednak odbywa się przeładunek t a ń s z y w Gdyni i Tczewie, rozlegają się głosy gdańskie o konkurencji „sztucznej" tych portów! Należy jednak również wymienić konkurencję wszystkich innych portów bałtyckich, które również pracują taniej!

W powyższych wywodach godne jest uwagi, że maklerska firma przyznaje nienormalność wydatków portowych w Gdańsku, które są „wyższe aniżeli we wszystkich niemieckich i skandynawskich portach".

Ruch portowy.

GDYNIA.

Na wejściu:

21. stycznia: szw. par. **Allegro** 1150 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.), duń. par. **Belgien** 1174 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), szw. par. **Snőfrid** 273 t. z Simrishamnu próżny (Polsko-Skand.).

22 stycznia: niem. par. **Elsa** 335 t. z Kłajpedy próżny (Speed).

23 stycznia: norw. mot. **Bob** 269 t z Menstadu z 500 t. tomasówki (Pol. Lloyd), niem. par. **Aeolus** 357 t. z Hamburga z 230 t. ryżu (Hartwig), szw. par. **Ethel** 908 t. z Gefle próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Frida** 357 t. z Lemvigu próżny (Pol. Ag. Morska).

24 stycznia: łot. par. **Kaupo** 1458 t. z Horsensu próżny (Pol. Ag. Morska).

25 stycznia: szw. par. **Sirius** 467 t. z Bandholmu próżny (Pol. Ag. Morska).

26 stycznia: norw. par. **Oria** 1256 t. z Ymuiden próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Eriksborg** 833 t. z Malmö próżny (Polsko-Skand.).

27 stycznia: pol. par. **Katowice** 1108 t. z Norrköpingu próżny (Żegl. Polska), szw. par. **A. K. Fernström** 434 t. Karlshamnu próżny (Polsko-Skand.).

28. stycznia: szw. par. **Tom** 1162 t. z Oslo próżny (Polsko-Skand.), szw. mot. **Lisa** 540 t. z Gdańska próżny (Speed), pol. par. **Toruń** 1122 t. z Sztokholmu próżny (Żegl. Polska).

30 stycznia: norw. par. **Furulund** 678 t. z Ystadu próżny (Polsko-Skand.), niem. par. **Victor** 470 t. z Hamburga z 330 t. ryżu (Hartwig), szw. par. **Helios** 925 t. z Göteborga próżny (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Lord** 918 t. z Sztokholmu próżny (Pol Ag. Morska).

31 stycznia: niem. par. **Wiborg** 351 t. z Lubeki próżny (Pol. Ag. Morska), pol. par. **Kraków** 1122 t. z Sztokholmu próżny (Żegl. Polska).

Na wyjściu:

21 stycznia: szw. par. **Dalhem** 643 t. do Klagshamnu z węglem (Polsko-Skand., szw. par. **Camelia** 858 t. do Oslo z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Mercur** 800 t. do Oskarshamnu z węglem (Polsko-Skand.).

22 stycznia: niem. par. **Holstein** 479 t. do Haderslevn z węglem (Speed), szw. par. **Fredmann** 546 t. do Kjöge z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Kajsa** 730 t. do Drammen z węglem (Pol. Ag. Morska).

23 stycznia: szw. par. **Inga** 715 t. do Varbergu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **Snőfrid** 273 t. do Hälsingborga z węglem (Polsko-Skand.), niem par. **Elsa** 335 t. do Nyborga z węglem (Speed), niem. par. par. **Aeolus** 357 t. do Gdańska próżny (Hartwig).

24 stycznia: szw. par. **Allegro** 1150 t. do Halmstadu z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. **Belgien** 1175 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), norw. par. **Bob** 269 t. do Gdańska próżny (Polski Lloyd).

26 stycznia: szw. par. **Ethel** 908 t. do Oslo z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. par. **Frida** 357 t. do Nyköbingu z węglem (Pol. Ag. Morska).

27 stycznia: szw. par. **Sirius** 467 t. do Drammen z węglem (Pol. Ag. Morska).

28 stycznia: łot. par. **Kaupo** 1458 t. do Sztokholmu z węglem (Pol. Ag. Morska).

29 stycznia: szw. par. **Eriksborg** 833 t. do Hälsingborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. **A. K. Fernström** 343 t. do Landskrony z węglem (Polsko-Skand.).

30 stycznia: norw. par. **Oria** 1256 t. do Kerkenes z węglem (Pol. Ag. Morska), szw. mot. **Lisa** 450 t. do Rönneby z węglem (Speed.).

31 stycznia: pol. par. **Katowice** 1108 t. do Norrköpingu z węglem (Żegl. Polska), niem. par. **Victor** 470 t. do Gdańska próżny (Hartwig).

RYBACTWO MORSKIE.

Z wybrzeża.

Nowy rok rozpoczął się dla rybaków niepomyślnie. Lody i wiatry przeszkadzały wyjazdom na morze i z tych powodów rybacy stracili w styczniu 15 dni. Zdobycz wszystkich gatunków ryb spadła. Łowiono mniej łososi, śledzie i szproty znikły prawie zupełnie i dopiero przy końcu miesiąca zaczęły się znów ukazywać. Jedynie zdobycz pomuchli utrzymała się na wysokości połowów grudniowych. Od połowy stycznia zaczęto łowić pławnicami w zatoce drobnego łososia (mielnice) niekiedy nawet z dość dobrym wynikiem. Rybacy z północnej części zatoki puckiej łowili przeważnie niewodami pod lodem w zatoce. Zdobyczą ich były ryby słodkowodne: szczupaki, płotki, okonie. Również pod lodem w zatoce kłuto węgorze ościami. Zarobku z tych połowów, prawie że niema, ale trzeba czemś zająć czas wolny.

Zależny od ilości złowionej ryby drobny przemysł wędzarniany prawie, że zamiera. Niektóre wędzarnie sprowadzają surowiec (głównie śledzie) z Gdańska, dokąd codziennie przybywa kilka wagonów świeżej ryby przeważnie ze Szwecji, lecz robota w wędzarniach nie trwa stale i ciągle się przerywa. Podobno nawet zapotrzebowania na towar wędzony niema. Kupcy zakupują odrazu w Gdańsku przesyłki duże, wagonowe, więc drobne wędzarnie, wysyłające małe partje towaru, nie mogą konkurować z przetworami gdańskiemi z powodu sporej różnicy frachtu i większego przebiegu ich przesyłek koleją.

Wielką niespodziankę zrobiła i w tym roku Sekcja przyjaciół młodzieży kaszubskiej istniejąca przy Centrali Ligi Morskiej i Rzecznej w Warszawie.Przysłano prawie do wszystkich wiosek wybrzeża paczki z podarunkami gwiazdkowemi dla dzieci. Podziału paczek dokonał Oddział Ligi z Wejherowa w obecności nauczycieli i rad szkolnych. Radość dzieci była wielka. Dostały one książeczki do nabożeństwa, książki, szkolne przybory, no i nieco słodyczy. Szkoda tylko, że nie wszystkie wioski zostały obdzielone.

W najbliższych dniach rozstrzygnie się sprawa przydziału parcel dla rybaków kaszubskich na Helu. Parcele będą oddane na własność. Spłata nieznacznej zresztą wartości ma być rozłożona na kilkadziesiąt lat. Państwowy Bank Rolny ma zamiar przystąpić do budowy na tych parcelach szeregu domków, które również będą oddane w posiadanie na spłaty. Wogóle na pomoc ze strony rządu dla rybaków narzekać nie można. Dużo się robi by z rybaków stworzyć ludność zamożną. Budowa portów rybackich, pomoc kredytowa za zakup łodzi i nareszcie zamierzona pomoc budowlana świadczą o tem bardzo dobitnie.

Ukazała się ustawa o przejęciu spraw rybołóstwa morskiego przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Urząd Rybacki nareszcie zostanie przeniesiony na wybrzeże do Gdyni. Należy się spodziewać, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu, które tak szybko i sprawnie zaczęło działać w sprawach morskich, udzieli również należnej uwagi sprawom rybackim i podniesie rybołówstwo morskie do takiej wysokości aż nastąpi pod tym względem zupełne wykorzystanie naszego dostępu do morza.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 3 do 17 stycznia zawinęły do portu 23 statki łącznej ładowności 10 871 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 1 518 t. ładunku mieszanego, 4 737 ton węgla polskiego, 183 standarty dyli, 60 ton cukru i 5 ton wina i likieru. 1 statek wszedł próżny i 1 pod balastem.

W tymże czasie opuściło port lipawski 21 statków o łącznej ładowności 11 981 t. r. n.

Statki te wywiozły łącznie 1 544 ton ładunku mieszanego, 665 standartów drzewa, 550 sążni sześciennych kopalniaków, 500 ton śledzi i 5 ton wina i likieru. 4 statki wyszły próżne i pod balastem.

Sprawa odcięcia Lipawy od jej obszaru ciążenia. Głośna sprawa rozebrania z litewskiej strony toru kolejowego na linji „lipawo-romieńskiej“ koleji żelaznej pomiędzy stacjami Kiejdany i Linkaiszty, a która wywołała słuszne protesty ze strony łotewskiej porusza zagadnienie obszaru ciążenia lipawskiego. Jak wiadomo, port ten w czasach przedwojennych miał ożywiony ruch handlowy. Obecnie, dzięki ograniczonej polityce rządów kowieńskich, został całkowicie odcięty jak od Polski, tak też od północnej Ukrainy. Świeże rozebranie toru po przyrzeczeniu gospodarczej pokojowej współpracy z Polską w Genewie świadczy o tem, że w Kownie wciąż jeszcze się nie liczą z żywotnemi potrzebami współpracy gospodarczej z sąsiedniemi państwami — Polską i Łotwą. Narażono się w ten sposób o wiele więcej zasadniczo przychylnej Łotwie. Obecnie niema mowy, ażeby port lipawski się mógł rozwinąć, gdyż wschód obsługują Ryga i Windawa, Lipawa zaś jest organicznie związana ze swym obszarem ciążenia, położonym ku południowemu wschodowi od tego portu, na rozległej przestrzeni. Dziś jednak hinterland Lipawy ogranicza się do kilku powiatów, położonych w pobliżu. Litwa sama woli korzystać z mniej dogodnie położonej Kłajpedy, pozbawiając jednocześnie Lipawę nie tylko swych ładunków, lecz również ładunków z Polski, a nawet i dalszych.

SZWECJA.

Ruch portu Göteborga w roku 1927. Ruch portowy Göteborga w roku 1927 wzrósł do 9,9 miljonów ton rej. brutto na wejściu i wyjściu, przewyższając o 12 % ruch roku poprzedniego. Przy podania ruchu rybackich statków suma powyższa wzrośnie do 10,5 miljonów t. r. br. W roku 1913-ym ruch na wejściu i wyjściu łącznie ze statkami rybackiemi nie przewyższał 6,5 miljonów ton. Ruch handlowy od roku 1913 wzrósł o 50 %, prócz tego jeszcze wielki wzrost wykazuje ruch statków rybackich.

Powyższe wskazuje jak pomyślnie rozwijał się port Göteborga w czasach powojennych, gdy znaczna większość portów północnych Europy wcale nie zwiększyła swego ruchu, lub nawet go zmniejszyła. Obecnie pomiedzy Gdańskiem a Gdynią a Göteborgiem panuje ożywiony ruch statków i istnieją nawet dwie regularne linje.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

.Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

21 stycznia:
szw. par. **Dalhem** 643 do Klagshamnu,
szw. par. **Camelia** 858 do Oslo,
szw. par. **Mercur** 800 do Oskarshamnu.
22stycznia:
niem. par. **Holstein** 479 do Haderslevn,
szw par. **Fredmann** 546 do Kjöge,
szw. par. **Kajsa** 730 do Drammen.
23 stycznia:
szw. par. **Inga** 715 do Varbergu,
szw. par. **Snöfrid** 273 do Hälsingborga,
niem. par. **Elsa** 335 do Nyborga.
24 stycznia:
szw. par. **Allegro** 1 150 do Halmstadu,
duń. par. **Belgien** 1 174 do Kopenhagi.
26 stycznia:
szw. par. **Ethel** 908 do Oslo,
szw. par **Frida** 357 do Nyköbingu.

27 stycznia:
szw. par. **Sirius** 467 do Drammen.
28 stycznia:
łot. par. **Kaupo** 1 458 do Sztokholmu.
29 stycznia:
szw. par. **Eriksborg** 833 do Halsingborga,
szw. par. **A. K. Fernström** 434 do Landskrony.
30 stycznia:
norw. par. **Oria** 1 256 do Kerkenas,
szw. mot. **Lisa** 540 do Ronneby.
31 stycznia:
pol. p. **Katowice** 1 108 do Norrköpingu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 40 861 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

22 stycznia:
szw. par. **A. K. Fernström** 433 do Karlshamnu,
duń. par. **Wlm. Th. Malling** 1 125 do Kopenhagi,
niem. par. **Industria** 1 277 do Uddevalli,
łot. par. **Kurland** 428 do Holbak,
łot. par. **Viesturs** 338 do Hou,
niem. par. **Günter** 884 do Rouen,
szw. par. **Robert** 1 685 do Göteborga,
23 stycznia:
szw. par. **Othem** 398 do Grenaa,
szw. par. **Elsie** 826 do Göteborga,
szw. par. **Saturnus** 337 do Kalmaru,
duń. par. **Hafnia** 1 159 do Aarhus,
duń. par. **London** 730 do Norresundby.
24 stycznia:
duń. par. **Bothal** 1 223 do Kopenhagi,
szw. par. **Iwar** 714 do Helsingborga,
szw. par. **Gudrun** 483 do Karlshamnu.
niem. par. **Iris** 722 do Korsöru.
25 stycznia:
łot. par. **Rauna** 1 441 do Lipawy,
niem. par. **Heinz Ferdinand** 538 do Rönne,
duń. par. **Borghild** 431 do Kopenhagi,
łot. par. **Laimons** 198 do Windawy,
szw. par. **Blanche** 210 do Ystadu,
niem. par. **Ursula Fischer** 1 590 do Göteborga,
szw. par. **Ribersborg** 705 do Helsingborga,
niem. par. **Tip** 765 do Malmö,
szw. par. **Inga** 274 do Drammen,
szw. par. **Anna** 714 do Göteborga.
26 stycznia:
szw. par. **Göta** 674 do Karlshamnu,
niem. par. **Wiborg** 350 do Lubeki.
duń. par. **Scotia** 1 387 do Kopenhagi,
szw. par. **Felicia** 687 do Göteborga,
fr. par. **Depute Abel Fery** 1 185 do Dieppe.
27 stycznia:
szw. par. **Plato** 451 do Sztokholmu,
szw. par. **Edward** 717 do Helsingborga,
niem. par. **Phila** 727 do Sztokholmu,
lit. par. **Stephanie** 437 do Kłajpedy,
szw. par. **Ernst** 871 do Helsingforsu,
niem. par. **Ragnar** 434 do Aarhus,
szw. par. **Patria** 1 108 do Horsensu,
norw. mot. **Bob** 269 do Oslo (i z tow.),
szw. par. **Bertil** 519 do Ystadu,
niem. par. **Possehl** 1 348 do Sönderborga.
28 stycznia:
duń. par. **Skinfaxe** 1 014 do Odense,
niem. par. **Patria** 881 do Ahus,
duń. par. **Victoria** 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. **Amazone** 378 do Ahus,
duń. par. **Frieda** 170 do Sztokholmu.
szw. par. **Tanja** 341 do Helsingborga,
szw. par. **Torfrid** 326 do Porsgrundu,
szw. par. **Gusten** 354 do Helsingborga.
29 stycznia:
szw. par. **Othis** 759 do Oslo,
norw par. **Bestik** 1 094 do Oslo.
norw. par. **Dageid** 935 do Vejle,
szw. licht. **Halsta III** 473 do Ystadu,
niem. par. **Danzig** 575 do Aabenraa.

Statki powyższe wywiozły łącznie 91 360 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

23 stycznia:
niem. par. **Anni Ahrens** 554 do Southamptonu,
niem. par. **Sturmsee** 719 do Elsfleth,
niem. par. **Carl Rehder** 265 do Goole.
24 stycznia:
niem. par. **Hanna Holken** 289 do Ramsgate.
25 stycznia:
niem. p. **Stormarn** 1 028 do Gandawy.
26 stycznia:
niem. par. **Alsen** 538 do Kardyfu,
fr. par. **Yainville** 836 do Bordeaux (i z tow.),
duń. par. **Holland** 720 do Sunderlandu,
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu (i z tow.),
pol. par. **Wilno** 1 121 do Sunderlandu,
duń. par. **Alice** 713 do Londynu,
szw. p. **Kastor** 406 do Southamptonu,
niem. par. **Hochsee** 756 do Londynu,
łot. par. **Kurbads** 563 do Antewrpji.
27 stycznia:
niem. mot. **Hermann Bohnekamp** 582 **do Sunderlandu.**
28 stycznia:
niem. licht. **Zukunft 603 i**
niem. licht. **Ahrensfelde** 619 do Amsterdamu i Middelburga,
fr. par. **Lussac** 864 do Rouen (i z tow.),
duń. par. **Skaane** 724 do Cardiffu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 50 800 m³drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

23 stycznia:
niem. par. **Helene** 162 do Kłajpedy.
24 stycznia:
niem. par. **Sigmund** 1 084 do Rotterdamu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 400 ton cukru.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

22 stycznia:
belg. p. **Scheldedam** 265 z Kopenhagi,
niem. par. **Margarete Schröder** 616 z Lizbony.
23 stycznia:
duń. par. **Flynderborg** 858 z Bordeaux.
25 stycznia:
niem. par. **Südsee** 1 040 z Bordeaux,
szw. żagl. z mot. **Cab** 99 z Aarhus.
26 stycznia:
niem. par. **Pregel** 196 z Kopenhagi
28 stycznia:
niem. par. **Hugo Ferdinand** 1 092 z Rosyth.

Statki powyższe przywiozły łącznie 9 600 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

22 stycznia:
łot. par. **Kuldiga** 1 187 z Gandawy.

Statek powyższy przywiózł 2 700 ton fosfatów.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

26 stycznia:
wł. par. **Chiabrera** 2 585 z Huelva,
wł. par. **Raffaello** 2 173 z Sibenico.

Statki powyższe wwiozły łącznie 10 900 ton rudy i pirytu.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

22 stycznia:
niem. par. **Nordafrika** 1 289 z Casablanca,
szw. par. **Karin** 739 z Sztokholmu,
szw. par. **Ingeborg** 191 z Sztokholmu,
niem. par. **Vineta** 299 z Szczecina.
23 stycznia:
duń. par. **Uffe** 1 164 z Kopenhagi,
niem. par. **Wiborg** 350 z Lubeki,
niem. par. **St. Jürgen** 343 z Lubeki.
24 stycznia:
duń. par. **Svanholm** 769 z Odense,
niem. p. **Botilla Russ** 588 z Hamburga,
niem. par. **Aeolus** 356 z Hamburga,
niem. par. **Käte** 162 z Hamburga,
niem. par. **Elin** 348 z Rotterdamu,
ang. par. **Baltrader** 1 114 z Londynu (i z pas.),
ang. p. **Kolpino** 1 465 z Hullu i z tow.),
niem. par. **Rabe** 556 z Rotterdamu,
hld. par. **Proteus** 605 z Amsterdamu,
norw. mot. **Bob** 269 z Skien.
25 stycznia:
niem. par. **Brake** 336 z Hamburga,
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 z Kopenhagi.
26 stycznia:
niem. par. **Egeria** 382 z Rotterdamu,
duń. par. **Hindsholm** 876 z Kopenhagi.
27 stycznia:
ang. par. **Baltannic** 1 034 z Lipawy (i z pas.),
szw. par. **Iris** 169 z Malmö,
niem. par. **Siegfried** 329 z Szczecina.
29 stycznia:
niem. par. **Pylades** 383 z Kilonji,
norw. par. **Ara** 557 z Malmö.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

22 stycznia:
niem par. **Orest** 382 do Rotterdamu.
23 stycznia:
niem. par. **Marie Schröder** 616 do Antwerpji,
szw. par. **Egon** 291 do Helsingforsu.
24 stycznia:
niem. par. **Vineta** 299 do Szczecina,
niem. par. **Luna** 279 do Bremy.
25 stycznia:
niem. par. **Aeolus** 356 do Lipawy,
szw. par. **Ingeborg** 191 do Sztokholmu,
ang. apr. **Baltrader** 1 014 do Tallinnu,

niem. par. **St. Jürgen** 343 do Rygi.
26 stycznia:
niem. par. **Botilla Russ** 588 do Rygi,
fr. par. **Yainville** 836 do Bordeaux (i z drzewem),
szw. par. **Karin** 196 do Sztokholmu (i z drzewem),
niem. par. **Elin** 348 do Rotterdamu.
szw. par. **Themis** 383 do Göteborga,
niem. par. **Bacchus** 381 do Rotterdamu.
27 stycznia:
fsk. par. **Navigator** 2 275 do Helsingborga,
ang. p. **Kolpino** 1 465 do Hull (i z pas.),
norw. m. **Bob** 269 do Oslo (i z węglem),
ang. par. **Baltannic** 1 084 do Londynu,
28 stycznia:
duń. par. **Uffe** 1 184 do Kopenhagi,
niem. par. **Olga** 331 do Hamburga,
duń. par. **J. C. Jacobsen** 740 do Kopenhagi,
duń. par. **Farö** 277 do Aarhus,
fsk. par. **Garryvale** 2 903 do Buenos Aires,
fr. par. **Lussac** 864 do Rouen (i z drzewem),
niem. par. **Rabe** 556 do Antwerpji,
hld. par. **Proteus** 605 do Amsterdamu,
szw. par. **Siegfried** 329 do Lipawy,
duń. p. **Svanholm** 769 do Manchesteru,
szw. par. **Iris** 169 do Helsingforsu.

MORSKI RUCH TOWAROWY.

3/I. niem. par. OSKAR 485 t. (Prowe) przywiózł z Hamburga:
tranu dorszowego 5 t., oleju soja 29,4 t., oleju cylindrowego 24 t., łoju 29 t., oleju kokosowego 5,7 t., pumeksu 1,5 t., śliwek 8 t., śrutu soja 200 t., owoców południowych 5 t., kakao 15,5 t.
10/I. niem. par. ALEXANDRA 438 t. (Prowe) przywiózł z Hamburga:
owoców poł. 3 t., kakao 3 t., lnianego siemienia 105,5 t., oleju soja 63,5 t., kokosowego kwasu tłuszczowego 18 t.
12/I. niem. par. CLAUS 153 t. (Prowe) przywiózł z Szczecina:
papieru szmirglowego dla drzewa 3,5 t., papieru 24 t., oleju soja 91 t., rur żelaznych 19,5 t.
12/I. holend. par. PROTEUS 605 t. (Prowe) przywiózł z Amsterdamu:
magnezytu 16 t., śliwek 71 t., migdałów 3 t., kawy 27 t., orzechów 4 t., owoców południowych 4 t., trzciny 3 t., masła kakaowego 7 t., oleju kokosowego 80 t., oleju z orzechów ziemnych 6 t., proszku kakaowego 9,5 t., ryżu 171,5 t., skór 31 t., herbaty 7,5 t., ziarn kakaowych 65 t., kakao 69,5 t., oleju lnianego 5 t., sardelek 1 t., śledzi 3 tony.
17/I. niem. par. ANNEMARIE 180 t. (Prowe) przywiózł z Hamburga:
śliwek 3,5 t., rodzynek 1,5 t., łańcuchów 5 t., kiszek 3 t., farby ziemnej 5 t., oleju smarowego 3 t., salmiaku 2 t., kakao 6 t., łoju 21 t., pomarańcz 1,5 t.
19/I. niem. par. HELENE 162 t. (Prowe) przywiózł z Hamburga:
saletry 260 t., mączki z orzechów ziemnych 150 t, mahoniu 11 t., oleju palmowego 6 t., catechu 1 t., łoju 5,5 t., owoców południowych 10 t., farb 1,5 t., smarów 4 t.
20/I. holend. par. PROTEUS (Prowe) przywiózł z Amsterdamu (wyładował w śpichrzach Baltic, Friede i Einigkeit):
kawy 43 t., rodzynek 11,5 t., korynt 34 t., wina 12 t., sardynek 1,5 t., śliwek 107 t., herbaty 14,5 t., proszku kakaowego 18 t., ryżu 19,3 t., masła kakaowego 8,5 t., strączków kakaowych 11 t., kakao 8 t., oleju lnianego 4 t., waseliny 1 t., cynamonu 2,5 t., śledzi 7 t., kawy 8 t., oleju kokosowego 30 t., skór wołowych 9 t., skór solonych 46 t., pieprzu 2 t., oleju z orzechów ziemnych 19 t., blachy 11 t., łańcuchów 20 t.
22/I. niem. par. FALK (Behnke i Sieg) przywiózł z Antwerpji:
sody 187 t., tomasówki 360 t., 350 t. żelastwa, płyt okrętowych 502 t. (734 sztuki), blachy 61 t., oleju 10 t., pudru 9 skrzyń, tłuszczu 3 beczki i 7 skrzyń, skóry 1,5 t., odpadków tytoniowych 20 worków, wełny 31 bel, suchych skór 100 sztuk, stali 308 t., owoców 31 skrzyń, chemikalji 41 skrzyń, 30 rogoży, książek 1 skrzynia, liści senna 10 bel, samochodów Forda 10 skrzyń, skóry 33 bele, maszyn 5 skrzyń, ekstraktu 7 skrzyń, tłuszczu 7 skrzyń, sardynek 175 skrzyń, dwuteowników 38 sztuk, części pomocniczych 252 paczki, włókien kokosowych 32 bele, orzechów kokosowych 8 skrzyń, części samochodowych 4 skrzynie, części motoru 1 skrzynia, części maszynowych 40 ton.
24/I. niem. par. OLGA (Prowe) przywiózł z Hamburga, wył. w Baltic-Packhof (Vistula):
włosia 112 t., talku 14 t., pumeksu 16 t., trzciny do wyplatania 3,5 t., cytryn 14 t., pomarańcz 9,5 t., przędzy wełnianej 7,3 t., ziarn orzechowych 2,5 t., strączków kakaowych 1,5 t., żywicy 5,5 t., pestek mor. 1,5 t.
24/I. niem. par. KATE (Prowe) wył. w kanale portowym, z Hamburga:
saletry chilijskiej 357 t., miedzi 111 t., nasienia trawy 5 t., smarów 2,5 t., kawy sur. 1 t., odpadków fig 1 t.
27/I. niem. par. SIEGFRIED (Prowe) wył. w kanale portowym, z Szczecina:
sur oleju soja 95 t., papieru 10 t., kiszek 1,5 t., włosia 1 t.
31/I. niem. par. AUGUST (Prowe) z Hamburga, wył. w kan. port.:
mączki z orzechów ziemnych 60 t., magnezytu 15 t., cyny 10 t., winogron 0,5 t., cytryn 19 t., pomarańcz 3 t., kiszek 18,5 t., nasion koniczyny 8 t., oleju lnianego 1,5 t., szelaku 1,5 t.
31/I. niem. par. IRIS (Prowe) przywiózł z Amsterdamu:
herbaty 7 t., ryżu 10 t., masła kakaowego 4,5 t., ziarn kakaowych 4 t., śledzi 60 t., skór 173 t., spirytusu 3 t., korynt 5 t., proszku mlecznego 1 t., kakao 2,5 t.
31/I. niem. par. ELLEN (Prowe) przywiózł z Hamburga:
drzewa korkowego 4 t., oleju palmowego 10 t., trzciny do krzeseł 5 t., ryżu 100 t., cytryn 2,5 t., traktorów 78 t., otrębów ryżowych 107 t., pszenicy 217 t., rodzynek 5 t., margaryny 3 t., tłuszczu jadalnego 1,5 t., pomarańcz 1 t., oleju żywicznego 2,5 t., ziarn kakaowych 7 t., orzechów łuszczonych 5 ton.
26/I. franc. p. YAINVILLE (Worms) wywiózł do Bordeaux:
144,851 std. tartego drzewa sosnowego, 337 89 fathom kopalniaków i 163 342 kg. drobnicy.
28/I. franc. par. LUSSAC (Worms) wywiózł do Dunkerki:
36 076 std. tartego drzewa sosnowego, 154 400 fathom kopalniaków i 58,5 t. drobnicy. — Do Rouen: 157 886 std. tartego materjału, 84 000 fathom kopalniaków, 69,4 t. drobnicy. Do Bordeaux: 54 std. dyli, 506 t. parafiny.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie stycznia
(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 171 398, sól 210, parafina 1 229, cement 1 320, oleje 233.
Prod. roślinne: jęczmień 655, owies 52, ow. strączkowe 350, mączka kartoflana 98, cukier sur. 8 121, rafinada 335, pasza dla bydła 33, otręby 280, melasa 387, drzewo 26 621, koniczyna 280, smoła drzewna 291.
Prod. zwierzęce: świeże mięso 42, bydło żywe 25, skóry 57.
WWÓZ: **Prod. mineralne:** mączka Thomasa 2 010, węgiel 210, saletra chilijska 7 200, ruda żelazna 2 360, żelazo sur. 15, żelazo i stal 120, żelastwo (złom) 12 657.
Prod. roślinne: ryż 123, mąka pszenna 220, lniane siemię 105, żywica i kalafonja 199, oleje 682, ekstrakty garbnikowe 22.
Prod. zwierzęce: smalec 312, śledzie sol. 137, tłuszcze 33, skóry sol. 160, wełna 15,5.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdańska odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	31. 1.	Estonia	Baltic America Line
	„	„	21. 2.	Lituania	„
	„	„	13. 3.	Estonia	„
30. 1.	„ Londynu	„ Londynu	3. 2.	Smolensk	Ellerman Wilson-Line
31. 1.	„ Hull	„ Hull	3. 2.	Kovno	„

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie — data	skąd	Z Gdyni odpłynie — dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
5. 2.	z Le Havre	do Le Havre	6. 2.	S. S. Virginie	Cie Generale Transatlantique

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,85 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . 1,25 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,85 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 79,[illegible]

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,90 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,30 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . 20,80 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . 14,80 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.70 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.20 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . 5,10 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . . . . 8,90 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . . . 11,30 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927. . . . . . 6,70 zł

Za zaliczką 90 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukazał się drukiem

(całkowicie nowe opracowanie naszej książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego"

TCZEW, ulica Strzelecka 5.

Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.